

Saab 900 SVO Coupe Concept 1995

NEVS-brevet **fredag 17 maj**
Föregående **onsdag 15 maj**

1. **Volvo storsatsar med XC100**
2. **Koenigsegg: Så mycket kostar nya hybridbilen**
3. **Jaguar Land Rover kan bli franskt – PSA-gruppen intresserade**
4. **Volkswagen kan skrota ny elbilsplattform**
5. **BMW stuvar om i produktionen**
6. **Mercedes E-klass med klassiska drag**
7. **Mazdas överraskande nyhet: Nu utvecklas raka bensin- och dieselsexor**
8. **Jazz blir hybrid och namnbyte på Urban**
9. **Provkörning av Suzuki Jimny – en ny charmknutte i terrängen**
10. **TEST: T-Cross är så bra att den nästan blir tråkig**
11. **Grattis Jeep Renegade!**
12. **Fredagshumorn**
13. **Fredagsfilmen**

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Volvo storsatsar med XC100

Hans Hedberg 9 maj 2019

Framgången för Volvo Cars är global. Att nå det utlovade rekordmålet med 800 000 sålda bilar per år till 2020 verkar inte alls omöjligt. För att fortsätta växa planeras även en fullt ut sjusitsig suv för Nordamerika och Kina.



Rykten om att Volvo skulle utveckla en ännu större suv än nuvarande XC90 (internt kodnamn V526) har florerat ända sedan första generationen (P28) debuterade 2002. Tidigt såg man att XC90 var ett nummer för liten jämfört med konkurrenterna, främst i USA. Men stram budget under tidigare Ford-ägande gjorde att Göteborgsfolket fick välja att utveckla andra – viktigare – bilar i stället för en mega-suv.

I samband med kinesiska Zhejiang Geely Holding Groups uppköp av Volvo våren 2010 planerades framtida modellmatris om rejält. Dåvarande vd Stefan Jacoby tillsammans med utvecklingschefen Peter Mertens, båda från Tyskland, drog upp nya riktlinjer där SPA-plattformen skulle ligga till grund för de större modellserierna 60 och 90. Flexibilitet och effektivitet var honnörsord, SPA ligger också som bas för helt olika typer bilar – alltifrån laddhybrid-sportbilen Polestar 1 till lyxlimousinen S90L Excellence.

SPA 2 heter kommande ersättningsplattformen som nästa generation stora bilar från Volvo (och Polestar) ska byggas på – anpassad för global produktion i Europa, USA samt Kina. Europeiska konkurrenter som BMW X7, Mercedes GLS och Range Rover LWB läskar fortfarande Volvo att bygga en fullstor suv med rejäla mått. Suv-trenden är starkare än någonsin när tillverkare som Lamborghini, Rolls-Royce och till och med Lotus etablerar sig i segmentet. I USA säljer även Cadillac Escalade, Infiniti QX80, Lexus LX 570 och exempelvis Lincoln Navigator för bra för att Volvo Cars ska låta bli att kliva på megasuv-tåget.

Projekt ”V616” inom Volvo Cars innebär enligt den interna utvecklingsnomenklaturen: 6 – största biltypen, 1 – första generation, 6 – suv/crossover. Projekt V616 är tänkt att kunna pre¬miärvisas någon gång 2022-23, då som Volvo XC100. Exteriörmåtten blir rejäla med svenska mått mätt: axelavstånd på 3,1 meter, längd på 5,2 meter, 1,8 meter hög och två meter bred, en rejäl pjäs helt enkelt. Hörde vi smeknamnet Volvo ”Sugga” igen?



SPA 2-plattformen kommer ligga grund för nästa generation stora Volvo- och Polestar-bilar, i och med det väl förberedd för eldrift. För att konkurrera med stora Cadillac Escalade och Lincoln Navigator krävs det att XC100 sträcker på sig. En längd på minst 5,2 meter.

SPA 2 är förberedd för olika grad av elektrifiering: mildhybrid, laddhybrid samt som batterielbil. Värstingversionen ”T12 Multi Engine” med tvåliters VEA Drive-E bensinmotor plus tre elmotorer (en fram, två bak) får mer än 600 hästkrafter men drivlinemässigt kommer givetvis mildare alternativ.

Designmässigt kommer stilcheferna – tyske Thomas Ingenlath, engelsmannen Robin Page tillsammans med Österrikefödde Maximilian Missoni – fortsätta på den inslagna linjen med balanserat välavvägt formspråk. Just design har blivit ett starkt kärnvärde hos ”det nya” kinesägda Volvo Cars, men räkna med tuffare attityd som exempelvis konceptbilen 360c uppvisade. Interiört steppar XC100 upp ytterligare designmässigt med framför allt skandinaviska stilgrepp och materialval. ”Avskalad lyx” är ett mantra som säljer och Volvo-kunderna har tagit till sig den nya lyxigare stilen med hull och hår. Räkna även med en sexsitsig version av XC100 för extra bekväm komfortkryssning, något som speciellt eftersöks i Kina med sina långa avstånd och allt tätare trafik. Nuvarande XC90 kommer dock hinna före med den sittkonfigureringen. XC100 förbereds givetvis – liksom alla framtida Volvo – för olika grader av autonom självkörning och snabb nätuppkoppling för den mest bekväma resan.

Volvo XC100 är bara en av flera helt nya biltyper som kommer att renodlas och utvecklas inom den fortsatt starkt växande Geely-koncernen.

Volvos XC-historia



Mycket av design hämtas från den autonoma konceptbilen [Volvo 360c](). Räkna med svulstiga mått.



Volvo ACC

Volvo Adventure Concept Car (ACC) presenterades på Detroitsalongen 2001 och förutspådde både V70 XC och XC90. Designen var verkligen i biffig suv-stil med stora hjul och coupéslokande taklinje, inte helt olik dagens sportcoupésuvar som BMW X6 och Audi Q8.



Volvo XC90

2002 dök Volvos stora familjesuv upp och den viktiga nordamerikanska kundgruppen gillade direkt utförandet. XC90 blev vald till årets suv i USA 2003 och slog alla förväntade försäljnings-rekord. Tillverkningen i Sverige avslutades 2015 när den nya XC90 II debuterade men fortsatte att säljas som XC Classic i Kina. Nya XC90 var först ut med ny plattformsstruktur, motorer och design.



Volvo XC60

Mellanklassuven XC60 visades som koncept i Detroit 2007, dryga året senare debuterade den färdiga bilen på Genèvesalongen. Baserad på den med europeiska Ford-gemensamma plattformen Y20 blev XC60 populär tack vare rätt storlek, fin komfort och hög säkerhetsnivå. På Genèvesalongen 2017 debuterade andra generationen, XC60 II, som delar mycket teknik med XC90.



Volvo XC40

När Volvo lanserade kompaktsuven XC40 hösten 2017 var det med en helt ny teknik. Plattformen CMA var svenskutvecklad för hela Geely-gruppen, men delade bland annat drivlinor med de större 60- och 90-serierna. Volvo XC40 blev utsedd till Årets bil 2018 i Europa och bevisade att Volvos suv-filosofi passade mycket väl in även i ett mindre skal.

DINAPENGAR.se

2. Koenigsegg: Så mycket kostar nya hybridbilen

Av Alexandra Letterfors Publicerad 9 maj 2019 kl 10.00

Lyxbilstillverkaren Koenigsegg ska börja tillverka hybridbil med Nevs. I det andra avsnittet av programmet Di TV Motor berättar vd:n Christian von Koenigsegg om planerna med nya bilen - och vad den kostar. – Den ska vara långt över ”amazing”, säger han.



Lyxbilstillverkaren Koenigsegg ska börja tillverka hybridbil med Nevs.

***FILM*: https://www.expressen.se/tv/ditv/motor/di-tv-motor-9-maj---se-hela-programmet/**

Koenigsegg Automotive AB, den svenska biltillverkaren som gör exklusiva sportbilar i små serier, ska börja tillverka bilar tillsammans med Nevs i Trollhättan och Ängelholm.

– I år siktar vi på lite över 30 bilar. Ambitionen är att drygt tiodubbla det inom ett par år. Så det är fortfarande extremt småskaligt. Det handlar om att bygga ut, bygga nytt och anställa flera, berättar vd:n Christian von Koenigsegg i programmet Di TV Motor.

Går det att behålla Koenigseggs kvalitet även när ni växlar upp?

– Ja, det måste vi göra. Även om den här bilen har en lite annan prissättning är det fortfarande en fantastiskt dyr bil. En bil som kostar närmare tio miljoner kronor då finns det inga ursäkter för att den inte ska vara perfekt. Den ska vara långt över ”amazing”.

Det är där vi hamnar, en hybridbil på omkring tio miljoner?

– Ja precis, någonstans där. Det är en tredjedel av vad våra extremaste bilar kostar.

Christian von Koenigsegg berättar att de har ritat på bilen i tre år och att de kommer att ställa ut den, fullt körbar, på Genèvemässan 2020.

I intervjun i Di TV Motor berättar Christian von Koenigsegg även om vilka bilföretagets kunder är.

3. Jaguar Land Rover kan bli franskt – PSA-gruppen intresserade

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-05-10, 10:45, uppdaterad 2019-05-10, 12:53

PSA-gruppen som består av Peugeot, Citroën och Opel är intresserade av att köpa Jaguar Land Rover (JLR). Det framgår i läckta dokument som brittiska nyhetsbyrån Press Association tagit del av.



PSA-chefen Carlos Tavares och Tata Motors nestor Ratan Tata.

I det dokumentet finns kalkyler som menar att båda företagen hade tjänat på att ingå en union, samt att det "rör på sig bakom stängda dörrar" hos Jaguar Land Rover.

PSA-gruppens vd Carlos Tavares har tidigare sagt PSA inte har "någon brådska" att göra några nya förvärv, men att om möjligheten dyker upp som kommer man överväga det. Det som talar för att denna affär skulle kunna bli av är ju PSA-gruppens senaste oerhört lyckade förvärv av Opel från GM.

Dessutom går det inte speciellt bra för JLR – det fjärde kvartalet under 2018 redovisades en förlust på cirka 3,4 miljarder kronor.

Jaguar Land Rovers ägare, indiska Tata Motors, dementerar dock ryktena om att en försäljning skulle vara aktuell.

"Det finns ingen sanning i ryktena om att Tata Motors skulle vara intresserade av att sälja Jaguar Land Rover", säger Tata Motors i ett uttalande.

Chockbeskedet: Opel vänder till vinst

PSA-chefen om bilindustrins framtid: ”Det blir kaos!”

PSA-chefen: Politikerna är blinda – elektrifieringen kan skada hela samhället

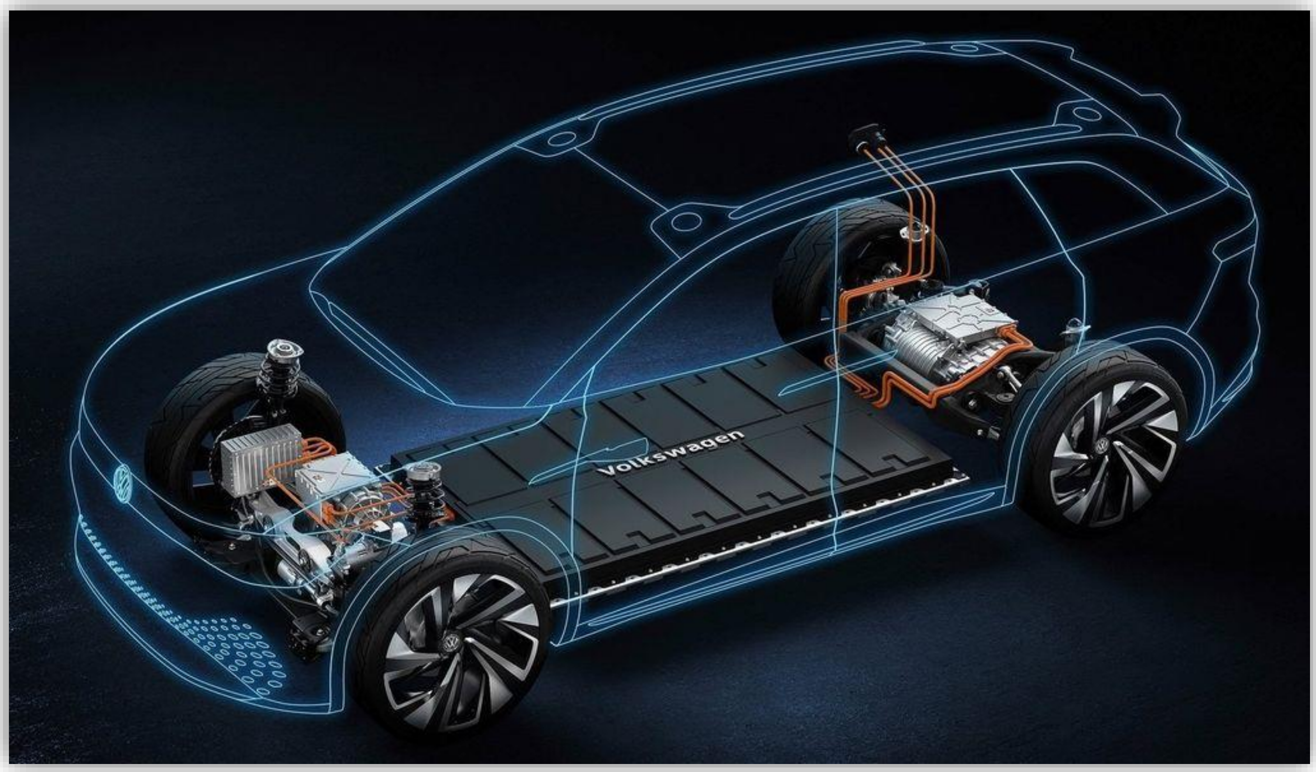
Opel är lönsamt igen – efter 19 år – PSA ökade nettovinsten med 18 procent

RECHARGE

4. Nya uppgifter: Volkswagen kan skrota ny elbilsplattform

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-10, 19:30

Samtidigt ryktas det om att Bentley ska säljas och ersättas med något helt annat.



Volkswagenkoncernen har plöjt ned miljardbelopp i utvecklingen av elbilar, som nu börjar ta fart i och med att förhandsbokningarna av Volkswagen ID 3 öppnade.
Den bygger på VW-koncernens elbilsplattform MEB, som ska ligga till grund för en mängd elbilar under de kommande åren.
Men för modeller längre upp i märkeshierarkin, som Bentley och Porsche, skulle Volkswagen istället börja utveckla en annan plattform för eldrivna lyx- och sportbilar.
Så verkar det dock inte bli. Den nya eldrivna sportbilsplattformen som gick under namnet SPE kommer läggas ned, enligt uppgifter till tidningen Automobile.
Bentley på väg ut?
Nedläggningen hotar dock inte beslutet att elektrifiera Porsche 718 Boxster och Cayman, som vi skrev om för några veckor sedan.
I samma artikel kommer också Automobile med obekräftade uppgifter om att Volkswagen eventuellt kan komma att sälja Bentley och ersätta det brittiska lyxmärket med ett nytt elbilsmärke för unga stadsbor. Men det är alltså inte bekräftat.
Volkswagen är under hård press med omställningen till eldrift, särskilt med de höga bötesbeloppen för dieselskandalen. Därmed är det heller inte så konstigt att koncernen får dra ned på projekt som inte är lönsamma, eller sälja av varumärken.

Förhandsbokningen av Volkswagen ID 3 öppen – en Special Edition med 42 mils räckvidd

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. BMW stuvar om i produktionen

Peter Klemensberger 9 maj 2019

Antalet drivlinor bantas ned och modeller läggs ned. Produktionsleden effektiviseras och elektrifieringen tar fart. Här framtiden för BMW.



Nya modeller från BMW ploppar upp och runt hörnet lurar nya 8-serie Gran Coupé och nya 1-serie, längre fram, våren 2020, kommer BMW 2-serie Gran Coupé. Tåget tuffar på men bakom kulisserna sker stora omställningar.

Till 2021 ska hälften av dagens drivlinor strykas och BMW ska fokusera på mer ”sofistikerade och flexibla” fordonskonstruktioner och man kommer att förlita sig på två plattformar. I och med det ska utvecklingstiden för nya modeller kapas med en tredjedel.

Hela modellpaletten ska analyseras och städas upp och ett första resultat är att modellen 3-serie Gran Turismo läggs ned – eller det kommer ingen ny version i och med nya 3-serien (läs vår provkörning av modellen här). Vi har tidigare skrivit om GT:ns öde men nu är det alltså bekräftat från BMW:s håll.

Eldrift, uppkoppling, modern mobilitet och autonom körning ligger i fokus även för BMW, precis som för andra biltillverkare. Samarbetet med konkurrenten Daimler/Mercedes rörande bildelning, on-demandtjänster, laddning med mera fortsätter – deras så kallade ”joint-venture” presenterades i våras.

LÄS MER: BMW:s elektrifierade satsning

I slutet av året ska koncernen ha levererat en halv miljon elektrifierade bilar och då ska även över tio modeller finnas på marknaden med koncernens eldrivlina.

Samtidigt lurar den femte generationens elektriska drivlina runt hörnet som debuterar i BMW iX3 2020, en bil som redan nu kan förbeställas i Sverige. Året därpå ska koncernen ha fem helt eldrivna bilmodeller på marknaden och 2025 ska antalet vara tolv. Det totala antalet elektrifierade modeller ska då var 25.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Mercedes E-klass med klassiska drag

Peter Klemensberger 10 maj 2019

Gammalt och nytt i harmoni med Icon E Concept. Bilen kombinerar dagens Mercedes E-klass med former vi minns från förr.



***FILM**: https://youtu.be/GScuXn1CaYw*

Gillar du klassiska former i kombination med den senaste tekniken när det kommer till bilar? Då är din lycka gjord med Icon E Concept. Speciellt om du är inne på märket Mercedes. Det handlar om en bil med ett skal inspirerad av Mercedes W 114/W 115 byggd på teknik från dagens E-klass med internkod W 213 och har med andra ord samma dimensioner.

I fronten ser vi de utmärkande vertikala strålkastarna på vardera sida om en lika rakryggad grill och baktill finns nytolkningar av de liggande baklamporna med ribbat glas. Invändigt hittar vi en avskalad interiör som blandar nytt med gammalt. Digital instrumentering andas nutid men ratten med sin kromring för oss årtionden tillbaka i tiden. Bilen är inte ett renodlat retrobygge utan en hyllning till formgivarna Paul Bracq och Bruno Sacco som båda jobbade för koncernen under tiden för W 114/W 115.

Även om det mesta pekar på att Icon E Concept förblir just ett koncept ska man aldrig säga aldrig. Särskilt inte denna gång då detta är ett verk av David Obendorfer. Du kanske minns kittet för ett par år sedan som förvandlade (nåja) Citroën Jumpy till en klassisk Citroën HY/H Van? Det var David Obendorfer verk, det första av hans skisser som har kommit i produktion.



Inspirationen



Mercedes W 114/W 115 tillverkades 1967 – 1976 och är även känd som ”Kompakt-mercan”. Modellen lånade drag från lyxiga W 108 som introducerats 1965. Förutom sedanversionen fanns även en coupé och en limousin. 1973 fick modellserien en uppdatering.

7. Mazdas överraskande nyhet: Nu utvecklas raka bensin- och dieselsexor

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-10, 09:31

Mazdas plan verkar vara att försöka krama ur så mycket det går ur förbränningsmotorerna och om vi får tro den japanska koncernen finns det fortfarande stor förbättringspotential.



Hittills har vi bland annat fått se en intressant prototyp av Skyactiv-X-motorn, som är ett slags mellanting mellan bensin- och dieselmotor, och det har också ryktats om en elbil med en wankelmotor som räckviddsförlängare.

Snart kommer nästa nyhet, nämligen raka, sexcylindriga motorer – både bensin och diesel.

De raka sexorna var länge vanliga i lyx- och sportbilar, men försvann med tiden. Nu upplever de raka sexorna en renässans, inte minst hos Mercedes, där de kombineras med mildhybridteknik.

De nya uppgifterna om att Mazda ska utveckla raka sexcylindriga motorer hittades av bilsajten Jalopnik och har nu bekräftats av Mazda. Motorerna ska hamna i kommande större modeller som bygger på märkets nya storbilsplattform. Den får också stöd för 48-volts mildhybridteknik, laddhybridteknik och i-AWD-fyrhjulsdriftssystemet.

Skyactiv-X-tekniken som de raka sexorna skulle bygga på har alltså redan premiärvisats i fyrcylindrig form i nya Mazda 3, och i vår provkörning blev vår testförare riktigt imponerad av tekniken.

Nu är det bekräftat: Mazda ska lansera en elbil med wankelmotor

Den raka sexans revansch – billigare och bättre

Så funkar Mazda Skyactiv-X: "En riktig ingenjörsbedrift!"

ViBilägare

8. Jazz blir hybrid och namnbyte på Urban

Text Maria Dahlin Publicerad 2019-05-09 12:09

Honda plockar drivlinan från CR-V och stoppar den i Jazz. Dessutom har de bestämt namnet på sin elbil.



Nästa generation av Honda Jazz kommer att få elektrisk hjälp. Den blir nämligen en självladdande mildhybrid och lånar drivsystemet i-MMD från suven CR-V. Förkortningen i-MMD står för Intelligent Multi-Mode Drive. Nya Jazz visas på Tokyo Motor Show i slutet av oktober.



Biltillverkaren meddelar också att de bestämt vad deras första elbil ska heta. Den väckte uppmärksamhet som konceptet Urban EV när den dök upp för första gången 2017. Senast vi såg den var som nästan färdigställd prototyp i Genève i mars, då med bakhjulsdrift och 20 mils räckvidd. Tidigt 2020 börjar den säljas, då under namnet Honda e.



Relaterade artiklar



Urban EV eldriven citybil i retrostil
2019 kommer Hondas första elbil för Europa. Här är prototypen som visar hur den kan se ut. 6



Hondas urbana elbil närmar sig
Honda e Prototype är steget innan serieproduktion 2019. Får 20 mils räckvidd och bakhjulsdrift.

9. Första rapporten: Provkörning av Suzuki Jimny – en ny charmknutte i terrängen

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-05-08, 15:44

Det verkar som om Suzuki lyckats med nya generationen Jimny – vår testredaktör John Eriksson är alldeles lyrisk!



Hej John, var är du och vad gör du?
Jag befinner mig i Nederländerna och har det stora nöjet att få provköra den nya, fjärde generationen Suzuki Jimny. Det är kanske inte det första landet man tänker på när man ska köra terrängbil, men vi har fått prova bilen i allt från stadstrafik till på en riktigt utmanande off road-bana.

Hur är den att köra då?
Ärligt talat, för de allra flesta bjuder den inte på särskilt imponerande köregenskaper eller komfort. Men för den lilla skara som faktiskt använder en bil så som Jimny klarar att nyttjas är den otroligt imponerande och lättkörd i terrängen. Den är inte så dum som stadsbil heller. Formatet är litet och sikten god. Och den är ooooootroligt charmig. Man blir liksom glad av den. Just det är den stora behållningen med Jimny om man inte ska använda den i skogen.

Någon nördig och kul detalj?
Min favoritfiness är att man kan fälla både baksätena och framsätena till en plan yta, det gör att man kan sova i bilen. I övrigt finns det en del roliga och praktiska tillbehör, men mer om det i artikeln som kommer i tidningen.

När kan man få en bil?
Alla 150 bilar som kommer till Sverige i år är redan sålda. Intresset är väldigt stort. Suzuki Sverige berättar att de hade fått in drygt 1.000 intresseanmälningar på bilen. Om man beställer nu så får man räkna med att vänta till någon gång vintern/våren nästa år.

Är du sugen?
Ja, det här är en bil som talar till hjärtat och det är väldigt kul.



Korta överhäng fram och bak gör Suzuki Jimny riktigt terrängkapabel.
Och dessutom lättkörd i stan.



Titta, lite luft under höger bakhjul!
I det här läget ska man helst inte köra på en sten med framhjulen ...



Hur ofta ser man en bil med dubbla växelspakar och riktig lågväxel?



Visst är det smart? Stolarna kan fällas så att det bildas en plan yta.
Bara att rulla ut liggunderlaget och sovsäcken.



Bilar som gjorts med hjärtat är oftast väldigt charmiga
även om de kanske inte vinner några tester. John Eriksson gillar nya Jimny.



Kanske är det att svära i kyrkan,
men får man inte lite G-Wagen vibrationer i den här vinkeln?

10. TEST: T-Cross är så bra att den nästan blir tråkig

Av Robin Törnros Publicerad 9 maj 2019 15:23

Suvmarknaden börjar bli ganska mättad vid det här laget, men det hindrar inte Volkswagen från att lansera ytterligare en suv. Därför tar vi nu pulsen på nya T-Cross.



Volkswagen T-Cross 1,0 TSI 95-

När det kommer till bilar i denna storleksklass vill tillverkarna gärna krydda dem lite med spexiga färger i interiören och på fälgarna. Ett försök att göra dem lite mer intressanta än vad de är. Bland annat gjorde Nissan det med Juke och Volkswagen det med minstingen Up. T-Cross är inget undantag och min fördom bekräftas snabbt då flottan uppradad framför mig på flygplatsen i Mallorca innehåller en palett av flertalet pastellfärger. Färger som du troligtvis inte kommer att se på vanlig väg i Sverige då kunderna sällan vågar sväva ut allt för mycket. Tråkigt.

Jag blir tilldelad en T-Cross med instegsmotorn TSI 95 iklädd Energetic Orange som kan liknas vid en trafikkon. Beteckningar som X, Cross och Q är vanliga för bilvärldens suvar men denna gång lovar Cross-beteckningen lite mer än vad den levererar. Här finns ingen fyrhjulsdrift, avancerade terrängsystem eller slitstarka hasplåtar. Detta är en bil för stadstrafik. Punkt. Men sedd som en sådan är den faktiskt ganska bra på det den gör.

LÄS ÄVEN: Här är Volkswagen ID.3 – elbilen som ska förändra allt



Bra körposition som vanligt hos Volkswagen

Jag kliver in bakom ratten och insteget underlättas av suvhöjden, något som säkerligen uppskattas av något äldre kunder. Väl på plats är den tygklädda stolen riktigt bekväm med gott om sidostöd i både dyna och ryggstöd. Svankstöd justeras med en konventionell spak vid sidan mot dörren. Att hitta en bra körposition är som vanligt hos Volkswagen inga problem då justermånen är god, så även gällande inställning av rattposition.

Något jag reagerar på är de höga dörrsidorna som får mig att känna mig inpackad, lite obekvämt till en början men något jag snabbt vänjer mig vid och trivs med. Det går också att höja stolen en bit och det höga taket tillåter ganska mycket längre personer än jag med mina 176 centimeter.

Den lilla trecylindriga enlitersmotorn puttrar i gång med det karaktäristiska trepipsljudet, nästan lite likt det hos en boxermotor. Den är kopplad till en femväxlad manuell låda och det känns ovant att i en ny bil navigera en sådan nu för tiden, men ettan hittas snabbt och jag börjar navigera ut från flygplatsen. T-Cross upplevs direkt smidig och tack vare den kompakta storleken är det enkelt att ha överblick över var bilen faktiskt befinner sig. Något som den kantiga formen också bidrar till.

Väl ute på motorväg är det förvånande att väg- och vindljud är relativt frånvarande. Nu rullar jag visserligen på slät asfalt på Mallorca men den är trots det tystare i kupén än väntat. Motorns puttrande gör sig dock påmint då och då men inte på ett alltför störande vis. Volkswagen Sverige tror att just denna 95-hästars bensinmotor blir den mest populära på den svenska marknaden och den är faktiskt helt tillräcklig. Visst blir jag tvungen att växla ner några steg vid brantare uppförslut men överlag ter sig T-Cross bra med denna maskin.

LÄS ÄVEN: [Volkswagen menar att elbilen är bättre för miljön än diesel]



Provköraren själv bredvid bilen.

T-Cross är en avslappnad bil att köra

Enligt den nya WLTP-körcykeln utlovar Volkswagen en snittförbrukning på 0,58 l/mil och under dagens körning verkar det faktiskt stämma ganska bra. Färddatorn meddelar ett snitt om 0,59 l/mil under körning längs motorväg, landsväg och i stadskärnor. Typexempel på blandad körning.

Jag viker in på lite kurvigare landsvägar, oerhört smala sådana med stenmurar tätt intill på båda sidor. Ett möte här betyder i princip att sidospeglarna stryker mot varandra men tacksamt nog är karossen smal och missöden kan undvikas. I mittläge rakt fram upplevs styrningen avslappnad och tillåter ett visst spel innan hjulen börjar röra sig. På ett positivt sätt ska tilläggas. När det krävs är den alert och distinkt men ändå åt det avslappnade hållet, det går lätt. En viss understyrningstendens känns av men på grund av kort axelavstånd motverkas detta.

Måttet 255 centimeter mellan axlarna är exakt samma som hos Polo. Till skillnad från Polo har T-Cross ett baksäte som kan skjutas totalt 14 centimeter i längdled. En funktion som Volkswagen gör en stor sak av och är stolta över. Jag förstår dock inte grejen. På plats i baksätet bakom mig själv har jag cirka fem centimeter över mellan knä och ryggstöd om baksätet är i det bakre läget. Helt klart godkänt för denna biltyp. Men skjuter jag det framåt för att frigöra mer lastutrymme blir benutrymmet i stort sett obefintligt. Dessutom uppstår ett djupt dike mellan bagagerumsgolvet och ryggstödet där prylar kan trilla ner och tappas bort. Även om ryggstöden fälls ner kvarstår diket och dessutom blir funktionen av skjutbart baksäte då överflödig. En onödig funktion helt enkelt. Med stolarna i sin grundposition ryms 385 liter last i bagaget, fem liter mer än i Golf, och med det helt nedfällt går det in upp till 1 281 liter.



Bortsett från baksätet upplever jag T-Cross som en riktigt trevlig bil som faktiskt kan bjuda på en del körglädje samtidigt som formatet är smidigt och den är lättkörd. Detta är dock inte första gången Volkswagen försöker lansera en crossovermodell i Polo-format. Kanske kommer du ihåg när Volkswagen redan för drygt femton år sedan lanserade liknande versioner av Golf och Polo med förnamnet Cross. Mottagandet blev relativt svalt och det är ytterst sällan de syns i daglig trafik. Nu verkar marknaden vara mer mogen för biltypen då var och varannan bil som rullar ut från bilhandlarna är någon form av högbygge.

Syskonet till T-Cross, den Golf-baserade T-Roc, som lanserades under 2017 har blivit riktigt populär och är ett vanligt inslag i trafiken, åtminstone kring våra större städer. Det bådar gott för en bil som T-Cross som är snäppet mindre än nämnda syskon. Polo är en bra bas men T-Cross är inte ensam i sitt segment för här trängs ju även bilar som kusinen Seat Arona som lanserades för två år sedan. I stort sett samma bil bortsett från andra designdrag och ett lägre pris.

LÄS ÄVEN: Kartläggning över vilka bilar som svenskarna helst köper

Perfekt storlek för stadsmiljö

Jämfört med T-Roc är T-Cross 13 centimeter kortare och mäter in på totalt 411 centimeter, alltså drygt fem centimeter längre än Polo. Ett mått som torde vara perfekt för stadsmiljö. För det är trots allt i städerna som majoriteten av framtida T-Cross kommer att rulla, trots sina suv-attribut. Något som även avsaknaden av fyrhjulsdrift vittnar om.

T-Cross kommer till Sverige i slutet av april och Volkswagen förväntar sig som sagt att instegs-modellen med 95-hästars bensinare blir storsäljare. Den kostar från 199 900 kronor. Övriga motorer är samma bensinmotor men med 115 hästkrafter eller en 1,6-liters dieselmaskin med 95 hästar, de går även att få med DSG-låda för ett tillägg om 15 500 kronor, sexväxlad manuell är standard. Startpris är 223 900 kronor respektive 234 900 kronor. Prispåslaget beror på att de då kommer med den högre utrustningsnivån GT där bland annat parkeringsassistent, adaptiv farthållare, LED-strålkastare och dimljus ingår.

Prisnivån för T-Cross med TSI 115-motorn ligger väldigt nära det större syskonet T-Roc med samma motor. Merkostnaden för T-Roc är endast 5 000 kronor vilket torde få kunder att rikta blickarna mot den i stället. Det är med andra ord ganska trångt i segmentet kompakta suvar.



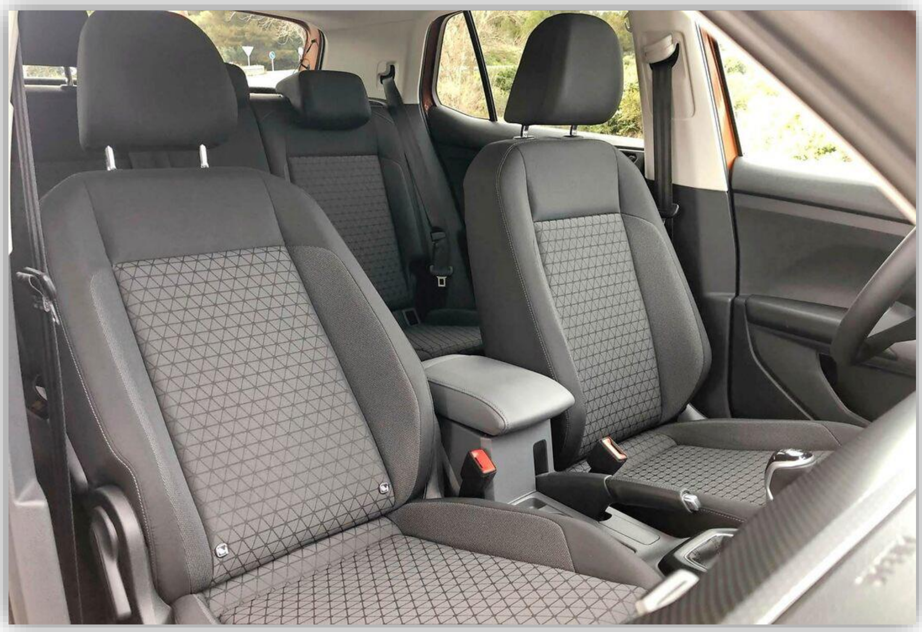
Köregenskaper

Som vanligt hos Volkswagen-modeller är styrningen kommunikativ på ett avslappnat sätt. Bra så att den nästan blir tråkig. Trots det bjuder T-Cross stundvis på en körglad upplevelse. Den trecylindriga motorn är ärtig och instegsalternativet TSI 95 är faktiskt fullt tillräcklig.



Säkerhet

T-Cross är ännu inte krocktestad i Euro NCAP så slutgiltigt betyg är svårt att sätta. Säkerhetssystem som autobroms, filkörningsassistent, filbytesassistent, döda vinkelvarnare och trötthetsvarnare är standard och bådar gott för säkerheten.



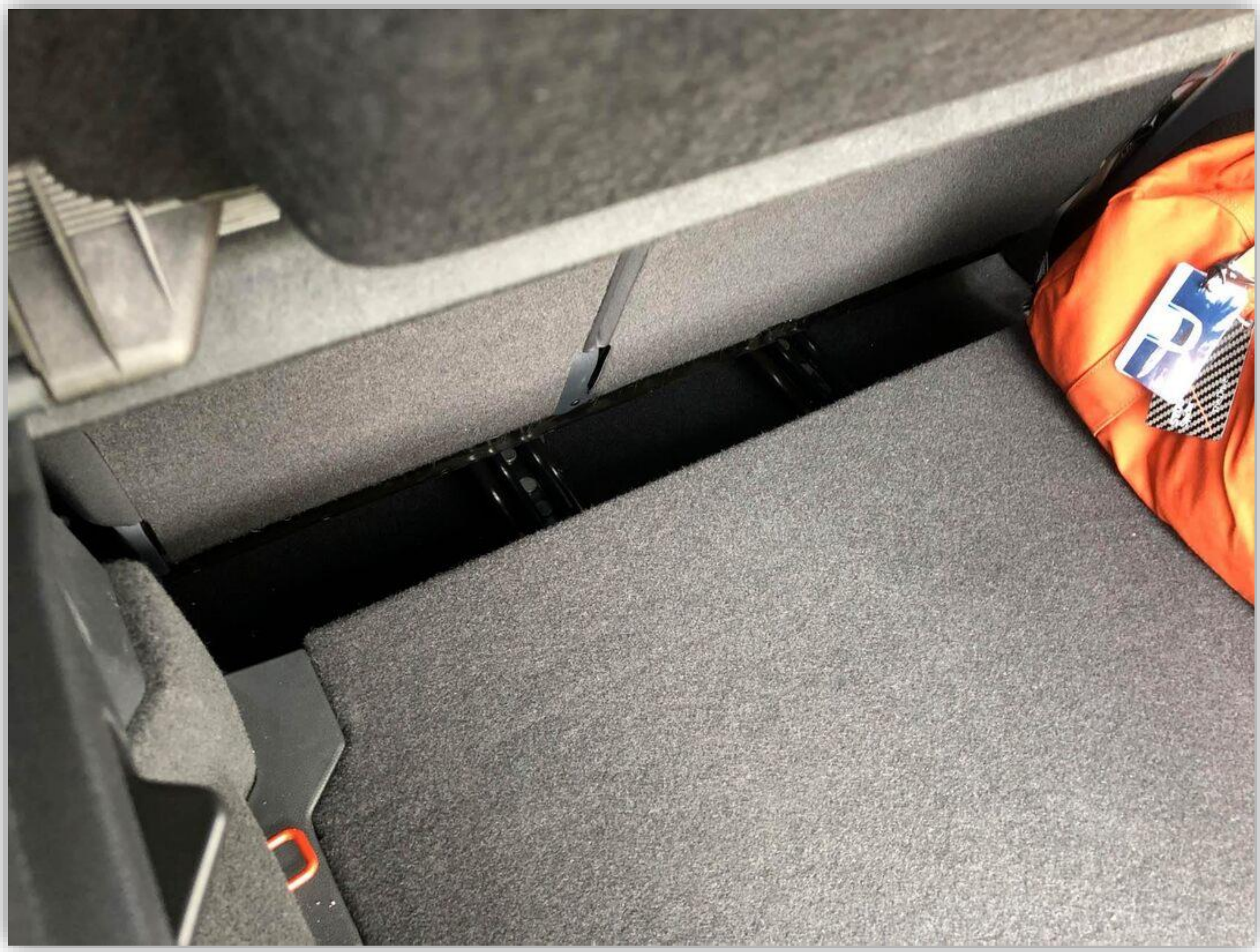
Design

Den bär nästan mer likheter med Tiguan än T-Roc, särskilt om vi tittar på fronten. Den sammanhängande ljusrampen bak tycker jag att de har lyckats med. Tack för att ni valt att inte montera fejkade avgasutblås i stötfångaren Volkswagen!



Komfort

Stolarna ser enkla ut men är faktiskt riktigt bekväma. Kort hjulbas brukar betyda att bilen har ett struttigt beteende med i T-Cross märks det inte av. Den har även bra ljudisolering för en bil i denna klass, det som tränger in är ljudet från den trecylindriga motorn men det är mest ett mysigt brummande. Sittpositionen är behagligt hög och ger god sikt.



Ekonomi

Startpris under 200 000 kronor men det sticker snabbt i väg om du kryssar för några tillval. Väljer du dessutom någon annan motor än TSI 95 så får du den större T-Roc för i princip samma kostnad. T-Cross är dyr jämfört med konkurrenter i samma klass.
Totalbetyg: 17 (av 25).

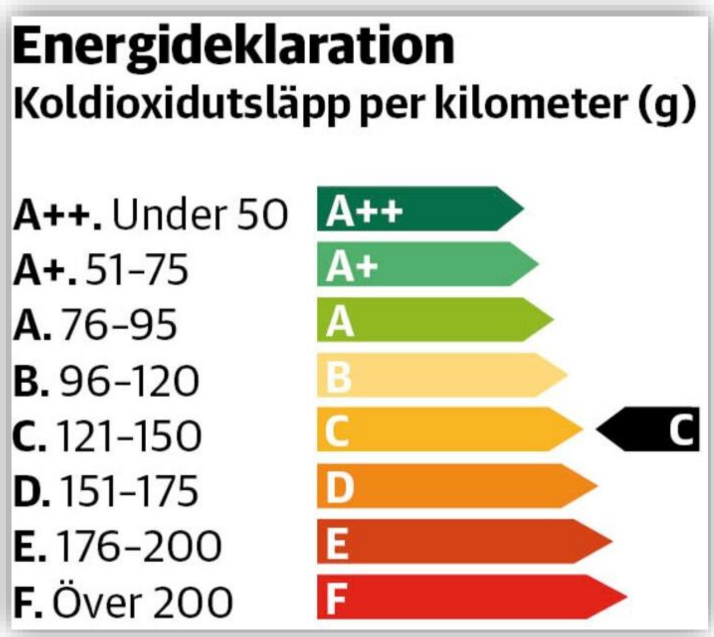
2 konkurrenter

Seat Arona 1,0 TSI 95

I stort sett samma bil som VW T-Cross, samma motorer erbjuds men till ett lite lägre pris. Låt smaken avgöra.
Pris: 176 900 kronor.

DS 3 Crossback

DS vill utstråla lyx med sin nya lillsuv och visst har den ett särpräglat utseende som sticker ut från mängden.
Pris: Ej prissatt, men cirka 230 000 kronor i grund.



Utsläppen för VW T-Cross är 131 g/km, vilket ger betyg C.

VOLKSWAGEN T-CROSS 1,0 TSI 95
Pris: 199 900 kronor, säljs nu, första kundleverans april.
Motor: Bensin. Tvärställd 3-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 74,5/76,4 mm, cylindervolym 999 cm 3. Max effekt 95 hk (70 kW) vid 5 500 r/min, max vridmoment 175 Nm mellan 2 000-3 500 r/min.
Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdrift. 5-växlad manuell låda.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel med längsgående länkarmar.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,6 meter.
Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 6 tum, däck 205/60 R16.
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 255, längd 411, bredd 176, höjd 158, spårvidd f/b 153/150. Markfrigång 18. Tjänstevikt 1 245, maxlast 475, max släpvagnsvikt 1 000. Tank 40 liter. Bagage-volym (VDA-liter) 455-1 281 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 11,5 s, toppfart 180 km/h.
Bränsleförbrukning (WLTP): Blandad körning 0,58 l/mil. CO 2 131 g/km. NEDC: Stad 0,59 l/mil, landsväg 0,44 l/mil, blandad körning 0,49 l/mil. CO 2 112 g/km.
Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans X år/assistansgarantin förnyas vid varje intervallservice utförd av auktoriserad märkesverkstad.
Skatt: 1 754 kr per år de första tre åren, därefter 382 kr per år.
Tillverkarens uppgifter.

Plus
Snygg design
Kompakt format

Minus
Högt pris för klassen
Diket mellan bagagegolv och ryggstöd

Klassiker

11. Grattis Jeep Renegade!

Publicerad 17 maj 2009

I dag när Rebecka och Ruben har namnsdag vill vi gärna göra dig uppmärksam på Renegade.



Renegade (renegat) betyder avfälling, trosförnekare eller svikare. Inte så positivt i alla läger men Jeep har använt namnet på en rad modellvarianter av CJ och Wrangler samt senast 2008 på en konceptbil.



Egentligen var Renegade ett dekal- och utrustningspaket som 1970 först erbjöds till CJ-5. Under några år ingick V-8 men den blev senare tillgänglig i CJ-5 även utan dekaltrimning. På bilden en 76:a.



CJ-7 hade längre hjulbas än CJ-5 och fanns med hardtop och plåtdörrar. På bilden en 77:a. Renegade fick med åren sällskap av andra paket, Golden Eagle, Laredo, Limited och Jamboree.



Även den från början endast för export avsedda CJ-8 fanns som Renegade.
När den började säljas i USA hette den inte CJ-8 utan Scrambler.



Dekalsatsen till Renegade ändrades varje år och detta är en 83:a,
högerstyrd för den engelska marknaden.



Mer innehåll än Renegade hade Laredopaketet
som var det som följde med till den nya Wrangler som kom en bit in på 1986.



Wrangler Renegade erbjöds modellåren 1991-1993 som den dyraste modellen i serien. Den var utstyrd med utlagda skärmar i glasfiber och någon sorts spoiler. En felsatsning som inte blev populär.

12. Fredagshumorn: Galenskaparna & After Shave - Allt möjligt



FILM: https://youtu.be/xZ4hqp_EzzI

13. Fredagsfilmen: Machines forced to Work | Overloaded Truck



FILM: https://youtu.be/P6M8xmRtVY0

SLUT